

Antrag

**der Abgeordneten Detlef Ehlebracht, Prof. Dr. Jörn Kruse, Dr. Bernd Baumann,
Dr. Alexander Wolf, Dirk Nockemann, Andrea Oelschlaeger und
Dr. Joachim Körner (AfD)**

Haushaltsplan-Entwurf 2017/2018

Einzelplan 7.0

Betr.: Hamburg bleibt mobil: U- und S-Bahn-Netz zukunftsfähig ausbauen

Der Senat hat nunmehr die Vorgaben aus dem Koalitionsvertrag nach Anbindung der Großsiedlungen Steilshoop und Osdorfer Born umgesetzt und in diesem Zuge allerdings eine mindestens 5 Milliarden teure neue U-Bahn für Hamburg geplant. Die neue Linie soll in kurvigem Verlauf entgegen den Erfahrungen mit dem automatischen Betrieb aus den Achtzigerjahren vollautomatisiert werden, das heißt, in den Zügen werden weder Fahrer noch Fahrabteil vorhanden und die neuen Bahnsteige jeweils zum Gleis hin abgeschlossen und mit eigenen Türen ausgestattet sein. Aufgrund dieser Planung ergibt sich die volle Verkehrswirkung erst nach vollständiger Realisierung der gesamten Strecke, die allerdings aufgrund der finanziellen Auswirkungen mehr als fraglich erscheint und darüber hinaus für die gesamte Strecke nach derzeitigen Erkenntnissen erst im Jahre 2040 fertiggestellt werden würde.

Durch die Verwendung neuester technischen Errungenschaften ist die neue Linie nicht kompatibel zu den vorhandenen U-Bahn-Strecken, sondern stellt ein neues, eigenes und abgeschlossenes System dar. Die Nachrüstung der bisherigen U-Bahn-Strecken und Fahrzeuge wird aus finanziellen und technischen Gründen ausgeschlossen. Die fehlende Kompatibilität zu den vorhandenen Verkehrsträgern war bisher allerdings immer das Argument gegen die Stadtbahn. Die Kompatibilitätsforderung ist nun offenbar nicht mehr von Bedeutung und finanzielle Belange scheinen schon gar keine Rolle mehr zu spielen, weil man sich mit dem neuen System auch ein Denkmal setzen möchte.

Während in verschiedenen Sitzungen des Verkehrsausschusses, zuletzt am 26.03.2016 (Drs. 2393), noch versucht wurde, den Eindruck zu erwecken, dass die vorhandenen, zur Innenstadt führenden Strecken quasi überlastet seien, hat sich durch die Antworten auf verschiedene Schriftliche Kleine Anfragen der Opposition ergeben, dass dies keinesfalls der Fall ist, sondern dass sich durch einfache Maßnahmen am bestehenden Liniensystem der heutige Takt (und damit die Kapazität) verdoppeln ließe (siehe unter anderem Drs. 21/4449).

Aufgrund der oben aufgeführten technischen Vorgaben (die in der Konsequenz aufgrund der mangelnden Kompatibilität eine Verlängerung bestehender Strecken ausschließt) hat sich allerdings eine neue Streckenführung ergeben, die bei Bürgern und Fachleuten erhebliche Fragen hinterlässt und erst bei Umsetzung des Gesamtprojekts die volle Verkehrsbedeutung entfaltet. Zudem wird sie finanzielle Mittel in Höhe von mindestens 5 Milliarden Euro erfordern, für die aus heutiger Sicht keine haushaltsmäßige Deckung vorstellbar ist. Der jetzt zur Realisierung anstehenden erste Streckenabschnitt Bramfeld – City-Nord ergibt – für sich betrachtet – kaum Verbesserungen für die Bewohner von Steilshoop, da sie ihr Stadtteilzentrum Barmbek weiterhin schneller

per Bus erreichen werden. Die Verwirklichung der Anbindung der Großsiedlung Osdorfer Born sowie der Arenen im Volkspark ist damit aufgrund des Umfangs des Gesamtprojekts in weite Ferne gerückt und gerät in Gefahr, aufgrund der finanziellen Restriktionen ganz wegzufallen.

Unter Würdigung der Historie der erfolglosen U-Bahn- und Stadtbahnplanungen der vergangenen Jahrzehnte in Hamburg ist festzuhalten, dass derartige Großprojekte leider in Hamburg nie über die Planungsphase hinaus gekommen sind – und dies ist nunmehr auch für die U5 zu befürchten. Aber selbst wenn der Bau sich finanzieren ließe, käme die Entlastungswirkung in 20 bis 25 Jahren wesentlich zu spät.

Die AfD fordert daher eine Weiterentwicklung der U- und S-Bahn-Netze mit Augenmaß durch die technisch mögliche Aufrüstung der bestehen Gleise und Züge sowie entsprechende Streckenergänzungen unter Nutzung der Bestandsnetze.

Vor diesem Hintergrund möge die Bürgerschaft beschließen:

Der Senat wird aufgefordert,

1. alle bestehenden U- und S-Bahnstrecken mit aktueller Signaltechnik auszurüsten und das rollende Material so auszustatten, dass Zugfolgen von 90 Sekunden komfortabel zu realisieren sind;
2. die Bahnsteiglängen auf der Ringlinie jeweils auf 120 m auszubauen, sodass im gesamten U-Bahn-Netz der Betrieb mit Neun-Wagen-Zügen möglich wird und dabei Bauweisen zu verwenden, die Betriebsunterbrechungen nach Möglichkeit nicht notwendig werden lassen;
3. die U5 als eine zum vorhandenen U-Bahn-Netz kompatible Netzerweiterung zu planen, jeweils ausgehend von Barmbek (U3) und Alter Teichweg (U1) beziehungsweise Emilienstraße (U2) und Eppendorfer Baum (U1), und zu realisieren;
4. bei den anstehenden U-Bahn-Erweiterungen vorrangig das ursprüngliche Ziel zu verwirklichen, die beiden Großsiedlungen Steilshoop und Osdorfer Born (und die Arenen am Volkspark) innerhalb von zehn Jahren an das U-Bahn-Netz anzuschließen;
5. die bisher für den Neubau der U5 eingestellten Haushaltsmittel für die Umsetzung der Maßnahmen 1. bis 4. zu verwenden und um die verbleibenden Mittel aus der Busbeschleunigung zu erhöhen sowie die entsprechenden Komplementäranteile aus den ÖPNV-relevanten Bundesmitteln einzuwerben.